

TEAM VERWIJDERINGEN

ER HANGT SPANNING IN DE LUCHT



Maandelijks worden gemiddeld 560 pogingen ondernomen om vreemdelingen per vliegtuig uit België te verwijderen. Soms lukt het van de eerste keer en stapt een vreemdeling zonder zich te verzetten op het vliegtuig; soms zijn meerdere pogingen nodig en proberen ze werkelijk alles om deze verwijdering uit te stellen: ze naaien hun mond dicht, snijden zich open of vallen hun escorteurs aan.

Tekst Saskia Van Puyvelde
Fotografie Lavinia Wouters

ZAVENTEM – We moeten dit artikel wel beginnen met de trieste dood van de Nigeriaanse asielzoekster Semira Adamu op 22 september 1998, omdat er sinds die dag zo ontzettend veel veranderd èn verbeterd is. Inforevue sprak met hoofdcommissaris Bruno Franckx en commissaris Karel Weckhuysen. De eerste is sectiechef van de luchtvaartpolitie op Brussel Nationaal en de tweede is verantwoordelijk voor het team verwijderingen en maakte de vijf repatriëringspogingen van Semira Adamu van dichtbij mee. In december 2003 werd hij in het gerechtelijk proces beschuldigd maar vrijgesproken. “Mijn mensen moeten worden beschermd”, zegt hij, “en om te vermijden dat er in de toekomst nog zo iets gebeurt, ben ik gebleven.”

Met of zonder escorte

Het team verwijderingen valt onder de afdeling grenscontrole van de luchtvaartpolitie Brussel Nationaal (LPA/BRUNAT), dat afhangt van de Algemene directie bestuurlijke politie (DGA) van de federale politie. “De afdeling grenscontrole telt een kleine 300 personeelsleden”, volgens Bruno Franckx. “Hun opdracht is het uitvoeren van controles aan de buitengrenzen, de eerstelijnscontrole zoals wij dat noemen. Als hieruit blijkt dat iemand bijvoorbeeld geen geldig visum op zak heeft, wordt die persoon doorgestuurd naar de tweedelijnscontrole, die uit drie teams bestaat: immigratie, fenomenen en mensensmokkel en valse en vervalste documenten. Als de vaststellingen van deze politiemensen aantonen dat iemand niet in de Schengenzone wordt toegelaten, zal die in afwachting van zijn terugdrijving in het INAD¹-centrum verblijven.” Zo komen we terecht bij het team verwijderingen, waarover Karel Weckhuysen de leiding heeft. “Verwijderingen is de algemene naam die de begrippen terugdrijving en repatriëring omvat, die we toch goed uiteen moeten houden”, zo stelt hij,

“Bij een terugdrijving wordt een vreemdeling de toegang tot het grondgebied ontzegd, terwijl een repatriëring op een beslissing van een administratieve overheid volgt en zich richt op de vreemdeling die zich al op het grondgebied bevindt. In beide gevallen wordt er overeenkomstig de wet van 15 december 1980 betreffende

onder wie acht vrouwen, die in een rotatiesysteem zitten. “Zij staan gedurende vier maand in voor de verwijderingen en worden vervolgens twee maand ingezet bij de grenscontrole,” voegt hij eraan toe, “omdat het zeer zwaar werk is met gevoelige opdrachten en omdat zij onder permanente stress staan.”

Humaan maar effectief

Na de dood van Semira Adamu in 1998 richtte de Belgische regering een commissie op die regels moest opstellen voor gedwongen repatriëringen, waarvan Etienne Vermeersch de voorzitter werd. De commissie beoogde met haar adviezen een voor de vluchtelingen zo humaan mogelijke behandeling. Na de uitspraak over de zaak-Adamu in 2003 werd de commissie-Vermeersch II opgericht, die resulteerde in een document met 34 concrete aanbevelingen om verwijderingsoperaties zonder incidenten, veilig en in menselijke omstandigheden te laten verlopen. Bruno Franckx: “Er



Karel Weckhuysen (links) en Bruno Franckx.

de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen gehandeld. Zowel een terugdrijving als een repatriëring kan onder politie-escorte plaatsvinden. De te verwijderen personen bevinden zich in de gevangenis, het hierboven genoemde INAD-centrum op de luchthaven of in een repatriëringscentrum.” Voor de uitvoering van deze opdrachten beschikt de commissaris over acht hoofdinspecteurs, tien mensen die instaan voor het operationeel secretariaat en een 70-tal inspecteurs,

moest een evenwicht worden gevonden tussen de verzuchtingen van de politiemensen, de opdrachten van de Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ) en de commerciële belangen van de luchtvaartmaatschappij. Al deze aanbevelingen zijn goedgekeurd door de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken Patrick Dewael.” Een voorbeeld: nummer drie bepaalt dat het verwijderingsbeleid transparanter moet worden gemaakt. In detail wordt er dan ook aan de hand van een stappenplan, een graduele opbouw

...

eigenlijk, weergegeven hoe dat moet gebeuren: van de te verwijderen persoon die vrijwillig op het vliegtuig stapt tot de echt zware gevallen die onder escorte op een beveiligde vlucht worden gezet. "Bij elk escorte gaat een kaderlid mee tot aan het vliegtuig," gaat Karel Weckhuysen verder, "of het nu al dan niet om een beveiligde vlucht gaat. Gemiddeld doen we drie escortes per dag en 15 beveiligde vluchten per jaar. Een beveiligde vlucht houdt in dat we met een gecharterd vliegtuig (militair of burger) de moeilijk te verwijderen vreemdelingen escorteren, bij wie meestal al verscheidene pogingen ondernomen zijn. Dit kan ook gebeuren in samenwerking met andere Europese landen (derde land), wat we Joint

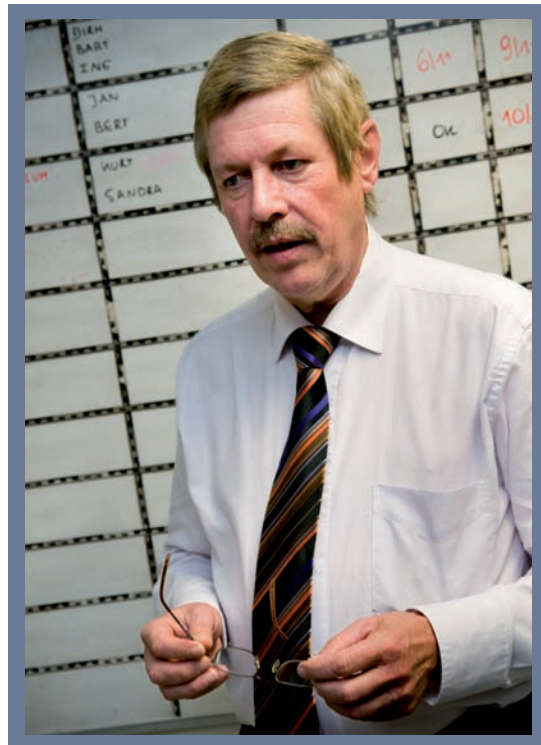
gebruik van geweld moet redelijk zijn en in verhouding tot het nagestreefde doel", volgens Karel Weckhuysen. "Het wordt beheerst door de principes van wettelijkheid, evenredigheid en opportuniteit. Een escorteur bij wie de stoppen doorslaan, zit hier niet op zijn plaats." Maar voor het zover komt, wordt de te verwijderen vreemdeling goed voorbereid op zijn vertrek. Vanaf het moment dat DVZ hem aan het team verwijderingen overdraagt en hij in de wachtzaal of het cellencomplex verblijft, start de begeleiding. Elke stap, elke handeling van wie dan ook wordt nauwgezet neergeschreven in een administratief verslag. De politiemensen streven ernaar om de weerstand van betrokkene in de mate van het mogelijke, zonder gebruik van

"Altijd op zijn qui-vive zijn"

We praten met twee ervaren inspecteurs, een man en een vrouw, die liever anoniem willen blijven. Tijdens hun opdrachten worden ze geprovoceerd, maar ook geschopt, geslagen en bespuwd. Zij: "Het went, we doen dit werk al lang genoeg om te leren relativeren." Hij: "We gaan er vooral niet op in! We worden met opzet uitgedaagd, maar moeten ons in alle omstandigheden kunnen beheersen. Je moet weten waarmee je bezig bent en binnen het wettelijk kader blijven. Als we een opdracht echt niet zien zitten, kunnen we die weigeren. Het is een job vol afwisseling; elke dag wacht er ons een nieuwe verrassing, nieuwe uitdagingen. 's Avonds lezen we thuis via mail de plan-

“ Karel Weckhuysen

Elk gebruik van geweld moet redelijk zijn en in verhouding tot het nagestreefde doel



Removal Flights noemen. Voor de praktische organisatie van zo'n vlucht kan ik rekenen op mijn medewerkers, die in zeer korte tijd de visa regelen, de hotels boeken enz. Twee escorteurs per te verwijderen persoon gaan mee de lucht in, net zoals een interventiereserve, een psycholoog of een maatschappelijk assistent(e), een redactieteam, een dokter, leden van de Algemene inspectie (AIG) en een vertegenwoordiger van DVZ."

Veilig vliegen

Nummer acht van de aanbevelingen preciseert de middelen en technieken van dwang, waardoor zowel politiemensen als vreemdelingen worden beschermd. "Elk

dwang, te overwinnen. De communicatie met betrokkene is er steeds op gericht hem te kalmeren. Het team van maatschappelijk assistenten en psychologen praten vooral op hem in om de onontkoombaarheid van de beslissing tot verwijdering te doen inzien. "Wie verwijderd wordt, beslist zelf hoe zijn reis verloopt", nog volgens de commissaris. "Via een voorafgaand gesprek proberen we het vertrouwen van de vreemdeling te winnen en moeten we door goed te observeren zelf aanvoelen hoe die persoon zich zal gedragen. Maar iemand die vooraf rustig is en aangeeft dat ook te zullen blijven, kan natuurlijk in het vliegtuig van gedacht veranderen. Echt op ons gemak zitten we nooit."

ning voor de volgende dag, maar het loopt gegarandeerd anders. We moeten altijd flexibel zijn en ons aanpassen en ja, soms ons plan trekken: een vlucht heeft vertraging, de crew op het vliegtuig werkt niet mee of het hotel is overboekt." Allebei hebben ze kinderen en een partner die 100 % achter hun jobkeuze staat. "Dat is absoluut noodzakelijk", zegt zij. "Onze job komt op de eerste plaats. Familiefeestjes, gezinsuitstappen of etentjes met vrienden, het blijft altijd afwachten of we erbij kunnen zijn." Om problemen op het vliegtuig te vermijden, moeten ze vaak via andere landen vliegen. Zo wordt er regelmatig niet rechtstreeks op Kinshasa gevlogen,

omdat alle Congolezen in België elkaar kennen en er gegarandeerd tumult in het vliegtuig zou ontstaan. “Op die manier zijn we makkelijk vier à vijf dagen van huis”, gaat ze verder. “Om vaak te kunnen reizen, moet je dit werk niet doen, want veel tijd om te sightseeën is er niet. Bovendien kan je in Kinshasa bijvoorbeeld niet eens vrij rondlopen.” Zijn er missies bijgebleven? “Je eerste zending blijft bij, maar eigenlijk alle zware gevallen die het land worden uitgezet ook”, volgens haar. “Toen ik door een kopstoot een zware hersenschudding en een whiplash opliep en daardoor een tijdje werk- onbekwaam was”, neemt hij weer over. “Onze job houdt veel risico’s in en hangt zodanig af van externe factoren, dat elke zending weer anders is. De vreemdelingen worden ook vindingrijker en zoeken andere manieren om ons psychologisch te kraken. Zo was er een die zijn lip kapot beet, bloed in ons gezicht spuugde en er doodleuk bij vertelde dat hij aids had.” De escorteurs worden jaarlijks

aan een psychologische en medische controle onderworpen. Ze worden ook opgevolgd door de arbeidsgeneesheer voor onder andere de inentingen en door de preventieadviseur voor wat de veiligheidsincidenten betreft. Nog een tip voor eventuele geïnteresseerden? “Je moet flexibel en stressbestendig zijn en minstens Frans en Engels kennen, een bijkomende taal is altijd handig meegenomen. Je familiale band moet enorm sterk zijn, want je job komt absoluut op de eerste plaats. Weet dat je bioritme constant dooreen wordt geschud en dat ook je hart sterk moet zijn.” Wie dacht bij dit team te gaan werken om vele mooie reizen te maken, moet zich niet aanbieden. De selectie van de escorteurs is trouwens zeer streng, gelukkig maar. “Omdat ik te allen tijde wil vermijden dat collega’s nog zoiets meemaken”, besluit de commissaris. ■

¹ INAD staat voor ‘Inadmissible’, vreemdeling die niet toegelaten wordt en zal worden teruggedreven.



De Franse gordel is één van de gebruikte dwangmiddelen

6766

Het team verwijderingen van de luchtvaartpolitie Brussel Nationaal heeft vorig jaar 6766 pogingen ondernomen om vreemdelingen uit België te verwijderen. Het effectieve aantal verwijderingen bedraagt 4614, wat ons een slagingspercentage van 68,20 % oplevert. Het team werkt ook samen met andere Europese landen om vreemdelingen te verwijderen (de zogenoemde Joint Removal Flights). Dagelijks wordt er een twintigtal verwijderingspogingen ondernomen.

